Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2429**

15. Wahlperiode 28. 01. 2004

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Kompensation der Mautausfälle

Auch im Jahr 2004 werden keine oder nur sehr geringe Mautmittel fließen. Das steht nach allem, was über die Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und dem Betreiberkonsortium Toll Collect bisher bekannt geworden ist, fest. Die Mautausfälle werden sich damit im Jahr 2004 auf über 2 Mrd. Euro belaufen. Hinzu kommen die noch aus dem Jahr 2003 resultierenden Mautausfälle sowie die „Schmidt-Milliarde“, also eine globale Minderausgabe für die Rente, die für den Verkehrsbereich in Höhe von etwa 250 Mio. Euro zu Buche schlägt. All dies gefährdet die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen im Jahr 2004 und auch darüber hinausgehend im höchsten Maße.

In der Einleitung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 heißt es: „Der vorliegende BVWP 2003 macht deutlich, dass die Substanzerhaltung und der notwendige bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin große Anstrengungen erfordern. Die Bundesregierung hat diese Herausforderung angenommen: Investitionen von jährlich rund 10 Mrd. Euro verbessern nicht nur die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Sie schaffen und sichern vor allem Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft und in den damit verbundenen Wirtschaftszweigen.“

Diese Aussagen machen es deutlich: Mit den jetzt drohenden Kürzungen stehen notwendigste Investitionen und damit verbundene Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft in Gefahr.

Aktuellen Meldungen zufolge erwägt die Bundesregierung die Aufnahme eines Kredits in Höhe von 2,1 Mrd. Euro, um das durch die fehlenden Mauteinnahmen entstandene Finanzloch zu stopfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Gesamtbetrag kumulieren sich die Mautausfälle aus den Jahren 2003 und 2004 (unterstellt, die Mauteinnahmen fließen das ganze Jahr 2004 nicht)?

2. Mit welchen weiteren Mittelkürzungen im Einzelplan 12 für Investitionszwecke ist aus anderen haushaltstechnischen Gründen, etwa der bisher bekannten globalen Minderausgabe oder etwaiger weiterer globaler Minderausgaben zu rechnen?
3. Existieren bereits Planungen, welche konkreten Infrastrukturprojekte verschoben, verändert oder in sonstiger Weise betroffen sein werden von Mittelkürzungen im Jahr 2004?
4. Kann die Bundesregierung zusichern, dass eventuell notwendige Kürzungen oder Verschiebungen bei Infrastrukturprojekten auf alle Bundesländer gleichmäßig verteilt werden entsprechend dem „Königsteiner Schlüssel“?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Investitionskürzungen bzw. -verschiebungen die Deutsche Bahn AG (DB AG) bei Projekten des Schienenwegeausbaus bzw. -neubaus plant?
6. Ist die DB AG nach Auffassung der Bundesregierung nach geltender Rechts- und Vertragslage berechtigt, Investitionskürzungen in eigener Entscheidung ohne Zustimmung der Bundesregierung oder nachgeordneter Behörden wie etwa dem Eisenbahnbundesamt zu treffen?
7. Zieht die Bundesregierung in Erwägung, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) einen Milliardenkredit aufnehmen zu lassen, um das durch die fehlenden Mauteinnahmen entstandene Finanzloch zu stopfen?
8. Wären Finanzschulden der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nach Auffassung der Bundesregierung Schulden, die gemäß den Definitionen des Europäischen Systems volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen und auf der Grundlage des Vertrages über die Europäische Union („Maastrichter Vertrag“ von 1992) der Bruttoverschuldung der Bundesrepublik Deutschland zuzurechnen wären?

   Wenn ja, welchen Vorteil sieht die Bundesregierung in diesem Fall darin, die Schuldenaufnahme durch die VIFG erfolgen zu lassen anstelle einer direkten Schuldenaufnahme durch den Bund?
9. Welche anderen Lösungsmöglichkeiten zieht die Bundesregierung in Betracht, um das durch die fehlenden Mauteinnahmen entstandene Finanzloch zu schließen?

Berlin, den 28. Januar 2004

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333